



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 25 de agosto de 2026

Señor:

Dip. Roberto Julio Castro Salazar
PRESIDENTE

CÁMARA DE DIPUTADOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Presente. -

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO	
27 AGO 2026	
HORA 12:26	FIRMA
N° REGISTRO 110135	N° FOLIOS 35

Ref. REMITE PROYECTO DE LEY

PL-729/25

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente, conforme lo dispuesto en el Art. 162, parágrafo I, numeral 2 y Art. 163 de la Constitución Política del Estado, concordante con el Art. 116 inc. b). y Art. 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien presentar el Proyecto de Ley denominado **"LEY DE IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA Y DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR "COCHABAMBA AL MUNDO"** conforme al procedimiento legislativo.

Sin otro particular, me despido de usted con las consideraciones más distinguidas.

Atentamente.

Cc/Arch

CAMS

Claudia Flores
C05810

Nicolé Sofía Rocha Ríos
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Nelson E. Rojas Condori
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Claudia Herbas Siles
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Diego Vargas Villalobos
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Josías Leonardo Yujo Cuellar
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ron Terrazas Montaño
DIPUTADO NACIONAL
COMISION FF. AA. - POLICIA
VOCAL

Abg. Ofelia A. Zurita Medrano
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ana María Quiroga Ramirez
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Lt. Leon Colomi Mamani
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



Litner F. Butron Villanueva
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY

PL-729/25

**LEY DE IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA PLATAFORMA
LOGÍSTICA Y DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR "COCHABAMBA AL
MUNDO"**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto establecer las bases jurídicas para la implementación, consolidación y funcionamiento progresivo de la Plataforma Logística y de Servicios al Comercio Exterior "Cochabamba al Mundo", con núcleo operativo en el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann y articulación territorial y productiva en el departamento de Cochabamba. La iniciativa no crea una nueva entidad pública, no establece una zona franca ni un régimen tributario o aduanero especial, y tampoco sustituye las competencias de las autoridades sectoriales. Su finalidad es articular capacidades existentes, reducir duplicidades y desplazamientos, fortalecer la interoperabilidad, ordenar la planificación de inversiones y generar una plataforma de servicios que conecte al aparato productivo cochabambino con los mecanismos nacionales de comercio exterior y con los mercados internacionales.

La propuesta parte de una constatación central: la posición geográfica de Cochabamba, su estructura productiva diversificada y la existencia de un aeropuerto internacional con terminal de carga no se traducen automáticamente en una ventaja logística. Para que la centralidad territorial produzca competitividad se requieren coordinación institucional, servicios interoperables, trazabilidad, infraestructura especializada cuando la demanda lo justifique, preparación exportadora y una planificación que vincule el aeropuerto con cadenas productivas, parques industriales, centros de almacenamiento, operadores de transporte y demás nodos del departamento.

La evidencia estadística disponible muestra que el problema y la oportunidad son reales. En 2024, el Producto Interno Bruto de Cochabamba creció 5,18% en términos reales; la industria manufacturera representó 12,76% del PIB departamental y el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones 14,78%. En la gestión 2025, las exportaciones registradas para Cochabamba, según la



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

clasificación departamental del INE, alcanzaron aproximadamente USD 424,8 millones. Entre enero y junio de 2026 ascendieron a USD 235,1 millones, frente a USD 177,2 millones en igual periodo de 2025, equivalente a un incremento aproximado de 32,7%. Estas cifras reflejan un aparato económico activo y con inserción internacional, pero también una oportunidad para mejorar la calidad de su infraestructura y de sus servicios logísticos.

Indicador	Dato de referencia
Crecimiento real del PIB departamental, 2024(p)	5,18%
Participación de Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones en PIB 2024(p)	14,78%
Participación de Industria Manufacturera en PIB 2024(p)	12,76%
Participación de Agricultura, Silvicultura, Caza y Pesca en PIB 2024(p)	11,32%
Exportaciones registradas para Cochabamba, 2025(p)	USD 424,8 millones
Exportaciones registradas para Cochabamba, ene-jun 2026(p)	USD 235,1 millones
Variación ene-jun 2026 vs. ene-jun 2025	+32,7%
Producción agrícola departamental, campaña 2023-2024(p)	1.531.932 toneladas
Población departamental, Censo 2024	2.005.373 habitantes

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Producto Interno Bruto Departamental, Censo de Población y Vivienda 2024 y Cuadros Estadísticos de Exportaciones; Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural, Sistema Integrado de Información Productiva (SIIP), "Cochabamba Industrial y Productivo 2024". (p) Preliminar. Cálculos porcentuales de elaboración propia.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

I. ANTECEDENTES Y PROBLEMA PÚBLICO

Cochabamba ocupa una posición geográfica central en el territorio boliviano y articula corredores que conectan el occidente, los valles, el oriente y el trópico. Esa localización constituye una ventaja potencial para actividades de transporte, distribución, almacenamiento, consolidación de carga, servicios empresariales y facilitación del comercio. Sin embargo, una localización central no constituye por sí sola una plataforma logística: la competitividad depende de la existencia de servicios coordinados, información interoperable, infraestructura adecuada, tiempos previsibles y conexiones eficientes entre la producción y los puntos de salida o ingreso internacional.

El problema público que aborda la iniciativa no consiste únicamente en la falta de infraestructura física. Es, principalmente, un problema de fragmentación. Un productor o empresa que pretende exportar puede verse obligado a coordinar separadamente con autoridades aduaneras, sanitarias, de certificación, transporte, operadores logísticos, depósitos, transportistas y sistemas digitales distintos. Cuando estas actuaciones no están articuladas, el costo no se expresa únicamente en tasas o tarifas: se expresa en horas de gestión, traslados, duplicidad documental, incertidumbre, pérdida de trazabilidad, riesgos de ruptura de cadena de frío y menor capacidad de cumplir plazos comerciales.

Este costo de coordinación afecta de manera diferenciada a los actores económicos. Una empresa de gran escala puede internalizar parte de los gastos mediante personal especializado, despachantes, agentes logísticos o infraestructura propia. Para una asociación de productores, una micro o pequeña empresa o un emprendimiento que comienza a exportar, los mismos costos fijos pueden constituir una barrera de entrada. Por ello, la facilitación del comercio tiene también una dimensión de democratización económica: reducir fricciones permite que más actores productivos puedan acceder a mercados internacionales.

La iniciativa no pretende concentrar físicamente todos los trámites ni trasladar competencias sectoriales al aeropuerto. El objetivo es más preciso: establecer un núcleo operativo de servicios en Jorge Wilstermann, conectado funcional y tecnológicamente con los sistemas nacionales y articulado con una red departamental de producción y logística. De esta forma, la Plataforma puede



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

operar como un punto de coordinación y orientación, mientras las autoridades mantienen íntegramente sus potestades legales y las inversiones especializadas se ejecutan únicamente cuando exista demanda, evaluación técnica y financiamiento aprobado.

II. COCHABAMBA: BASE ECONÓMICA, PRODUCTIVA Y LOGÍSTICA

2.1. Una economía departamental diversificada

La estructura económica de Cochabamba justifica una política logística que no dependa de un solo sector. De acuerdo con las series oficiales del Instituto Nacional de Estadística, el PIB departamental registró en 2024 un crecimiento real de 5,18%. La industria manufacturera representó 12,76% del PIB a precios corrientes; transporte, almacenamiento y comunicaciones 14,78%; agricultura, silvicultura, caza y pesca 11,32%; comercio 6,39%; y los servicios financieros, inmobiliarios y empresariales 11,46%. La combinación de producción primaria, manufactura, servicios y transporte es relevante porque una plataforma logística genera mayor valor precisamente cuando puede servir a cadenas económicas heterogéneas.

La importancia del transporte y almacenamiento dentro de la economía departamental demuestra que la logística no es una actividad periférica. En 2024, el componente "Transporte y Almacenamiento" representó por sí solo aproximadamente 13,48% del PIB departamental y registró una variación real positiva de 6,55%. La industria manufacturera creció 5,54%. Estos datos permiten sostener que una política de facilitación logística no sólo beneficia al comercio exterior existente, sino que actúa sobre sectores con peso relevante en la estructura económica de Cochabamba.

2.2. Producción agropecuaria y necesidad de servicios especializados

El componente agropecuario refuerza la necesidad de desarrollar capacidades logísticas diferenciadas. La caracterización productiva oficial del departamento reporta para 2024 una producción agrícola total de 1.531.932 toneladas. De ese volumen, los frutales alcanzaron 725.175 toneladas, los tubérculos 488.959 toneladas, las hortalizas 154.569 toneladas y los cereales 109.189 toneladas.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Entre los cultivos de mayor volumen se encuentran papa, plátano, banano, naranja, piña y mandarina.

No todo ese volumen es exportable ni requiere transporte aéreo. Precisamente por ello el Proyecto de Ley evita imponer por norma la construcción automática de cámaras frigoríficas, almacenes o laboratorios. Sin embargo, la escala y diversidad de la producción demuestran que existe una base objetiva para que el diagnóstico previsto por la ley evalúe demanda de cadena de frío, manejo de perecederos, inspección sanitaria, toma o remisión de muestras, almacenamiento temporal y servicios de consolidación. La decisión técnica sobre su dimensión corresponde al Plan de Implementación e Inversiones, no al legislador.

Grupo productivo, 2024(p)	Producción (t)
Frutales	725.175
Tubérculos	488.959
Hortalizas	154.569
Cereales	109.189
Forrajes	45.715
Cultivos industriales	7.452
Estimulantes	874

Fuente: Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural, Sistema Integrado de Información Productiva (SIIP), "Cochabamba Industrial y Productivo 2024" (p) Preliminar.

III. INSERCIÓN INTERNACIONAL Y EVIDENCIA DE DEMANDA

3.1. Evolución reciente de las exportaciones

Las estadísticas oficiales de exportación permiten dimensionar la inserción internacional vinculada al departamento. Los registros del Instituto Nacional de Estadística clasifican geográficamente las exportaciones mediante la variable departamental correspondiente al departamento de donde salió el producto exportado y registran, entre otras variables, valor FOB, producto, país de destino, modo de transporte y aduanas vinculadas a la operación. En consecuencia, los valores utilizados en la presente Exposición de Motivos corresponden a exportaciones registradas para Cochabamba bajo dicha clasificación estadística y



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

no implican, por sí solos, que la totalidad de los bienes haya sido producida en el departamento.

Bajo esta metodología, las exportaciones registradas para Cochabamba alcanzaron aproximadamente USD 424,8 millones en 2025(p). En el primer semestre de 2026(p), alcanzaron USD 235,1 millones. En igual periodo de 2025 fueron USD 177,2 millones. La variación interanual fue de aproximadamente 32,7%.

En enero-junio de 2026, Cochabamba representó alrededor de 3,67% del valor total exportado por Bolivia. Estos resultados muestran que existe flujo comercial suficiente para justificar una política permanente de facilitación y servicios logísticos, aun cuando la composición por productos y mercados pueda variar entre gestiones.

Periodo	Exportaciones registradas para Cochabamba (USD millones)
Gestión 2025(p)	424,8
Enero-junio 2025	177,2
Enero-junio 2026(p)	235,1
Variación ene-jun 2026/2025	+32,7%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), "Bolivia - Exportaciones según Departamento y Producto por Año y Mes, 2017- 2026". (p) Preliminar. Cálculos porcentuales de elaboración propia.

3.2. Diversidad de productos exportados

La composición exportadora de enero-junio de 2026 combina productos industriales, mineros, agropecuarios y alimenticios. La urea granulada concentró aproximadamente USD 79,8 millones; wolfram, USD 43,5 millones; bananas, USD 17,9 millones; mineral de plata, USD 14,8 millones; sustancias y productos químicos, USD 12,8 millones; productos derivados de soya, USD 11,5 millones; gas natural, USD 10,4 millones; y mineral de zinc, USD 6,7 millones. También se registran papel y productos de papel, manufacturas, palmitos y productos alimenticios.

La concentración de una parte relevante del valor en pocos productos no debilita la propuesta; por el contrario, refuerza su componente de diversificación. La



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Plataforma no se diseña sólo para acompañar el volumen exportador existente, sino para reducir barreras de acceso de actividades con menor escala, mayor valor unitario, requisitos sanitarios o necesidad de entrega rápida. La preparación exportadora, la orientación a usuarios y la coordinación documental pueden tener un efecto proporcionalmente mayor sobre productos y empresas que aún no cuentan con logística propia.

Principales productos, ene-jun 2026(p)	USD millones	Participación aprox.
Urea granulada	79,8	34,0%
Wolfram	43,5	18,5%
Bananas	17,9	7,6%
Mineral de plata	14,8	6,3%
Sustancias y productos químicos	12,8	5,5%
Productos derivados de soya	11,5	4,9%
Gas natural	10,4	4,4%
Mineral de zinc	6,7	2,9%

Fuente: elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística (INE), Base de Datos de Exportaciones, enero-junio 2026(p). Participaciones calculadas sobre el valor FOB de las exportaciones registradas para Cochabamba en el periodo analizado.

3.3. Diversificación geográfica de mercados

La inserción comercial de Cochabamba tampoco se limita a un único mercado. En enero-junio de 2026(p), Brasil concentró aproximadamente USD 62,8 millones de las exportaciones registradas para Cochabamba; Argentina, USD 43,3 millones; China, USD 32,4 millones; Estados Unidos, USD 26,5 millones; Perú, USD 20,5 millones; y Viet Nam, USD 15,8 millones. Esos seis mercados concentraron cerca de 85,6% del valor exportado en el periodo. También se registraron envíos relevantes a Paraguay, Chile, Corea del Sur, Ecuador, Colombia y Uruguay.

La diversidad de destinos incrementa la importancia de servicios de información, certificación, sanidad, origen, trazabilidad y coordinación. Los requisitos de acceso



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

varían por producto y mercado, y la capacidad de orientar al exportador y canalizar correctamente los trámites puede reducir costos de aprendizaje y errores. Una plataforma integrada permite convertir información dispersa en un servicio público accesible para productores y empresas.

Destino, ene-jun 2026(p)	USD millones	Participación aprox.
Brasil	62,8	26,7%
Argentina	43,3	18,4%
China	32,4	13,8%
Estados Unidos	26,5	11,3%
Perú	20,5	8,7%
Viet Nam	15,8	6,7%
Paraguay	9,1	3,9%
Chile	7,9	3,4%

Fuente: elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística (INE), Base de Datos de Exportaciones, enerojunio 2026(p). Participaciones calculadas sobre el valor FOB de las exportaciones registradas para Cochabamba en el periodo analizado.

IV. ESTRUCTURA LOGÍSTICA: LA NECESIDAD DE UNA PLATAFORMA MULTIMODAL

4.1. Predominio carretero y función articuladora del aeropuerto

La evidencia modal confirma que "Cochabamba al Mundo" no debe concebirse como un proyecto exclusivamente aeronáutico. En enero-junio de 2026(p), aproximadamente 89,1% del valor de las exportaciones registradas para Cochabamba utilizó transporte carretero; 4,4%, ductos; 3,2%, ferrocarril; 2,0%, transporte aéreo; y 1,2%, transporte fluvial. En valor, el modo carretero representó aproximadamente USD 209,4 millones y el aéreo USD 4,8 millones.

Este perfil justifica la arquitectura territorial del Proyecto de Ley. Jorge Wilstermann actúa como núcleo operativo de servicios, pero la Plataforma se vincula con cadenas productivas, parques industriales, centros de almacenamiento, terminales de carga, operadores de transporte e instalaciones



¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

aduaneras del departamento. La función del núcleo no consiste en obligar a que todas las mercancías salgan físicamente por vía aérea desde Cochabamba, sino en reducir fricciones, coordinar servicios y permitir que cada operación utilice el modo de transporte más eficiente según producto, destino, tiempo y costo.

Modo de transporte, ene-jun 2026(p)	USD millones	Participación aprox.
Carretera	209,4	89,1%
Ductos	10,4	4,4%
Ferrovial	7,6	3,2%
Aérea	4,8	2,0%
Fluvial	2,8	1,2%

Fuente: elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística (INE), Base de Datos de Exportaciones, enero-junio 2026(p). El modo de transporte corresponde al utilizado para la exportación de bienes al momento de salida del territorio nacional, conforme a la metodología del INE. Participaciones calculadas sobre el valor FOB de las exportaciones registradas para Cochabamba en el periodo analizado.

4.2. Operaciones aéreas y dispersión del procesamiento aduanero

El componente aéreo, aunque minoritario en valor agregado, es estratégico para mercancías de mayor valor unitario, perecederas, muestras, productos urgentes, determinados alimentos, manufacturas, textiles, cueros y otros bienes sensibles a tiempo. Los microdatos de enero-junio de 2026 identifican alrededor de USD 4,79 millones de exportaciones registradas para Cochabamba cuyo modo de transporte fue aéreo. Dentro de esas operaciones, la variable "Aduana de Registro" muestra aproximadamente USD 2,13 millones registrados en Aeropuerto Viru Viru, USD 0,70 millones en Aeropuerto El Alto, USD 0,054 millones en Aeropuerto Cochabamba y USD 1,90 millones sin especificación en dicha variable.

Este dato debe interpretarse con rigor: la "Aduana de Registro" no equivale necesariamente al aeropuerto físico de embarque final, por lo que no corresponde afirmar que todo ese valor haya sido trasladado materialmente a Santa Cruz o La Paz. No obstante, sí evidencia que las operaciones aéreas registradas para Cochabamba no se encuentran concentradas administrativamente en la aduana aeroportuaria local. Esa dispersión justifica que el diagnóstico de la Plataforma examine rutas documentales, puntos de atención, interoperabilidad y razones por



¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

las que determinados operadores procesan o canalizan sus operaciones mediante otras administraciones.

El Proyecto de Ley adopta deliberadamente una respuesta prudente: no ordena trasladar competencias, ni obliga a establecer determinadas oficinas o dotaciones. Exige que las instituciones elaboren un diagnóstico integral, aprueben un protocolo de atención y definan en el Plan la modalidad adecuada de servicio, personal, horarios y equipamiento según demanda y gestión de riesgos.

4.3. Importaciones y articulación con aduanas interiores

La dimensión importadora también aconseja una plataforma articulada y no exclusivamente aeroportuaria. El Anuario Estadístico 2024 del INE reporta que las importaciones registradas por administraciones aduaneras del departamento de Cochabamba alcanzaron aproximadamente USD 513,3 millones CIF en 2024(p). De ese total, alrededor de USD 497,3 millones correspondieron a la Aduana Interior y USD 15,5 millones al componente "Aeropuerto". En términos relativos, el registro aeroportuario representó aproximadamente 3,0% del valor CIF procesado por las aduanas cochabambinas en ese año.

Estos datos no equivalen al consumo final del departamento y deben entenderse como registros según aduana de ingreso o despacho. Su utilidad para la iniciativa es distinta: muestran que la logística importadora existente tiene un fuerte componente interior. Por ello, el Proyecto de Ley no busca desplazar la aduana interior hacia Jorge Wilstermann, sino conectar funcionalmente los servicios del núcleo operativo con las instalaciones y actores que ya forman parte de la red logística departamental.

V. AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE WILSTERMANN COMO NÚCLEO OPERATIVO

La selección del Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann como núcleo operativo responde a condiciones jurídicas, operativas e institucionales existentes. La Dirección General de Aeronáutica Civil lo identifica como aeródromo internacional certificado, abierto al uso público para operaciones de aviación civil nacional e internacional, regulares y no regulares. La información oficial publicada



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

por la DGAC señala operación H24, reglas VFR/IFR, clave de referencia 4E, aproximación instrumental de precisión categoría I en uno de sus umbrales y categoría 9 del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

No se parte, además, de una infraestructura inexistente. NAABOL ha reportado actuaciones específicas en la terminal de carga de Jorge Wilstermann, entre ellas la adquisición en 2024 de un grupo electrógeno trifásico por Bs 317.000. En 2026 la entidad incluyó el mantenimiento del pavimento flexible del aeropuerto entre los proyectos de fortalecimiento aeroportuario. Estos antecedentes no prueban por sí solos que la terminal cuente con toda la capacidad requerida por una plataforma moderna; justamente por esa razón la ley exige un diagnóstico de infraestructura, equipamiento, espacios y demanda antes de definir inversiones.

La ubicación del núcleo en un aeropuerto internacional no implica que la Plataforma sea una zona franca aeroportuaria ni una administración aduanera independiente. Tampoco confiere a NAABOL potestades que corresponden a Aduana Nacional, SENASAG, SENAVEX, DGAC, ATT u otras autoridades. NAABOL cumple una función técnica y operativa sobre el núcleo y los componentes aeroportuarios bajo su responsabilidad; las demás instituciones conservan íntegramente sus atribuciones legales.

VI. COMPLEMENTARIEDAD CON EL SISTEMA NACIONAL Y NO
COMPETENCIA REGIONAL

El proyecto se inserta expresamente en el Sistema de Transporte Integral y adopta el principio de complementariedad. Esta decisión es jurídica y políticamente relevante. La Ley General de Transporte concibe el transporte como un sistema integral compuesto por infraestructura, servicios de transporte y servicios logísticos complementarios; dispone que la logística sea transversal a producción, comercio, transporte, información, control y facilitación del comercio; y reconoce la importancia estratégica de las plataformas logísticas.

En ese marco, "Cochabamba al Mundo" no se plantea como sustituto de Viru Viru, El Alto, puertos, zonas francas u otros nodos logísticos. La propia política aeroportuaria nacional de 2026 ha señalado la consolidación de Viru Viru como hub estratégico de carga y pasajeros. La Plataforma cochabambina debe ser



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

entendida como un nodo complementario, especializado en acercar servicios de comercio exterior al aparato productivo del centro del país, preparar carga, facilitar trámites, articular operadores y generar condiciones para que las rutas y modos de transporte se definan conforme a demanda y eficiencia económica.

Esta complementariedad reduce el riesgo de regionalizar la política nacional de comercio exterior. La fortaleza de Bolivia no proviene de que un solo aeropuerto o departamento concentre todos los flujos, sino de una red de nodos con funciones diferenciadas y conectadas. La ley busca que Cochabamba aporte a esa red desde su centralidad geográfica y su diversidad productiva, sin exclusividades territoriales ni preferencias regulatorias.

VII. FACILITACIÓN DEL COMERCIO, VUCEB E INTEROPERABILIDAD

La transformación digital del comercio exterior boliviano ofrece una oportunidad para que la Plataforma se construya sobre sistemas nacionales ya existentes. La Ventanilla Única de Comercio Exterior de Bolivia (VUCEB) se define oficialmente como la única plataforma electrónica para la tramitación de documentos requeridos en operaciones de comercio exterior procesados por las entidades públicas incorporadas. Su finalidad es centralizar, sistematizar, simplificar, modernizar, agilizar y transparentar la obtención de documentos, con seguridad jurídica en el intercambio de información.

Por esa razón, el Proyecto de Ley rechaza expresamente la creación de una ventanilla electrónica regional paralela. "Cochabamba al Mundo" debe ser un nodo físico y operativo articulado con la VUCEB. La Plataforma puede ofrecer asistencia al usuario, orientación, puntos de contacto, interoperabilidad y seguimiento sin duplicar sistemas nacionales ni crear una arquitectura tecnológica incompatible.

La regla propuesta según la cual la información o documentación disponible mediante sistemas interoperables no debe ser nuevamente exigida al usuario, salvo impedimento legal, técnico o de seguridad debidamente justificado, constituye una aplicación concreta del principio de simplificación administrativa. Esta orientación es coherente, además, con la política pública nacional denominada Programa "Tranca Cero", establecida mediante Decreto Supremo N.º



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

5595 de 30 de marzo de 2026, orientada a la desregulación, simplificación administrativa y optimización normativa.

La iniciativa también es congruente con el fortalecimiento reciente del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC). El Decreto Supremo N.º 5593 de 24 de marzo de 2026 modificó su marco regulatorio con la finalidad expresa de fortalecer su funcionamiento. En consecuencia, el proyecto no crea un nuevo comité nacional ni duplica esa instancia; ordena que la articulación estratégica utilice las estructuras existentes que determine el Órgano Ejecutivo, considerando al CNFC en las materias comprendidas dentro de sus atribuciones.

VIII. ANTECEDENTE INSTITUCIONAL: CONVENIO DE 8 DE MAYO DE 2026

La iniciativa cuenta con un antecedente institucional concreto. NAABOL informó oficialmente que el 8 de mayo de 2026 se suscribió un convenio interinstitucional entre NAABOL, la Cámara de Exportadores de Cochabamba (CADEXCO) y la Federación de Entidades Empresariales Privadas de Cochabamba (FEPC) para implementar el Centro Logístico y de Servicios a la Exportación e Importación "Cochabamba al Mundo" en el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann.

Según la comunicación institucional de NAABOL, el propósito del acuerdo es centralizar servicios vinculados al comercio exterior en un espacio operativo dentro de la terminal de carga, optimizar procesos de exportación e importación, reducir tiempos logísticos y fortalecer competitividad. Este antecedente demuestra que existen actores públicos y privados que ya identificaron la necesidad de avanzar en una solución logística integrada.

Sin embargo, el Proyecto de Ley no eleva dicho convenio a rango legal ni atribuye derechos a sus partes privadas. La norma tiene alcance general, utiliza entidades públicas existentes y establece condiciones abiertas, objetivas y no exclusivas para la participación de operadores, cámaras, asociaciones, productores, universidades y otros actores. Los convenios vigentes podrán adecuarse a los instrumentos y objetivos de la ley, pero no generarán exclusividad, derecho preferente, autorización automática, derecho adquirido ni delegación de potestades públicas.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Esta distinción es esencial: el convenio es un antecedente que demuestra viabilidad institucional inicial; la ley es el instrumento que otorga continuidad, reglas de coordinación, planificación, transparencia, fiscalización y apertura a todos los actores legalmente habilitados.

IX. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

9.1. Competencias del nivel central del Estado

La Constitución Política del Estado proporciona un fundamento competencial directo. El artículo 298.I reconoce como competencias privativas del nivel central, entre otras, el régimen aduanero y el comercio exterior; asimismo reserva el control del espacio y tránsito aéreo en todo el territorio nacional, así como la construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental. La ubicación del núcleo operativo en Jorge Wilstermann y la coordinación de servicios aduaneros y de comercio exterior se encuentran, por tanto, en materias cuya legislación corresponde al nivel central.

La intervención legislativa debe, no obstante, respetar la distribución interna de funciones entre legislación, reglamentación y ejecución. Por ello, el Proyecto de Ley establece bases, objetivos, obligaciones de coordinación, instrumentos de planificación, componentes mínimos, transparencia y fiscalización; pero deja a la reglamentación y a las entidades competentes los horarios, personal, requisitos técnicos, medidas de seguridad, organización interna, tarifas, modalidades contractuales y demás detalles operativos.

9.2. Ley General de Transporte N.º 165

La Ley General de Transporte N.º 165 constituye el principal soporte sectorial de la iniciativa. Su artículo 1 concibe el transporte como un Sistema de Transporte Integral (STI). La propia ley establece que la integralidad y complementariedad de las modalidades de transporte deben sustentarse en logística avanzada. El artículo 64 dispone que las entidades que realizan labores de facilitación al transporte nacional e internacional deben garantizar el flujo de pasajeros y carga con calidad, seguridad y eficiencia y contempla el establecimiento y empleo de plataformas logísticas. El artículo 65 incorpora infraestructura, servicios de



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

transporte y servicios logísticos complementarios como componentes del STI y ordena promover sinergias entre ellos.

De especial relevancia, la Ley N.º 165 define a la logística como transversal a la producción, comercio, transporte, información, control y facilitación del comercio, e instruye que los niveles de gobierno formulen planes y proyectos bajo ese enfoque. Sus disposiciones sobre plataformas logísticas reconocen su importancia estratégica y consideran criterios como ubicación respecto de corredores de mercancías, espacio logístico, medios técnicos y humanos, potencial de desarrollo y accesibilidad.

“Cochabamba al Mundo” no crea una categoría ajena al ordenamiento; materializa territorialmente una figura y una política de logística avanzada que la legislación nacional ya reconoce.

9.3. Planificación pública y ejecución por resultados

La Ley N.º 777, Ley del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE), establece el marco de planificación estatal al cual deben articularse programas y proyectos públicos. En coherencia con ello, el Proyecto de Ley no ordena inversiones aisladas: exige un diagnóstico y línea base, un Plan de Implementación e Inversiones con metas, responsables, cronograma, costos estimados, fuentes de financiamiento, indicadores, gestión de riesgos y condiciones de sostenibilidad, y dispone compatibilidad con la planificación sectorial, programación presupuestaria y normativa de inversión pública y contratación.

Esta técnica permite transformar una declaratoria política en una obligación verificable sin sustituir al Ejecutivo en la evaluación técnica de cada obra o equipamiento.

9.4. Participación y control

La Plataforma incorpora transparencia, indicadores, evaluación y participación y control social en el marco de la normativa vigente. Esta previsión se articula con la Ley N.º 341 de Participación y Control Social, sin permitir acceso indebido a información sometida a reserva aduanera, secreto comercial, seguridad



¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

aeroportuaria o protección de datos ni interferencia en funciones regulatorias, fiscalizadoras, sanitarias o de seguridad.

X. DISEÑO INSTITUCIONAL DE LA PROPUESTA

El diseño institucional responde a un principio de economía administrativa: utilizar y coordinar las entidades existentes en lugar de crear una nueva burocracia. La Plataforma no tendrá personalidad jurídica propia, presupuesto institucional independiente ni estructura administrativa permanente creada por ley. El Órgano Ejecutivo establecerá mediante reglamentación el mecanismo operativo de coordinación utilizando instancias existentes.

NAABOL ejercerá la coordinación técnica y operativa del núcleo aeroportuario dentro de sus atribuciones, gestionará los espacios bajo su administración y consolidará los insumos técnicos correspondientes al aeropuerto para el diagnóstico y el Plan. Aduana Nacional, SENASAG, SENAVEX, DGAC, ATT y las demás entidades mantendrán sus potestades legales y designarán enlaces, proporcionarán información técnica y participarán en los instrumentos de implementación.

La participación de gobiernos autónomos departamental y municipales se formula de manera compatible con su autonomía: podrán intervenir dentro de sus competencias y mediante los instrumentos previstos por ley, particularmente en accesos, circulación, servicios urbanos, infraestructura complementaria, promoción productiva y ordenamiento territorial. La ley no impone transferencias, obras ni contrapartes automáticas a las entidades territoriales autónomas.

La participación privada y académica también se mantiene abierta y no exclusiva. Los operadores logísticos, cámaras, asociaciones, productores, importadores, exportadores, universidades y centros de investigación podrán intervenir mediante mecanismos legalmente habilitados, pero ninguna participación previa generará derechos preferentes. Las potestades públicas reservadas por Constitución o ley no pueden ser delegadas por esta norma.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

XI. IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA SIN INVASIÓN DE LA POTESTAD REGLAMENTARIA

Uno de los principales desafíos de técnica legislativa consiste en evitar dos extremos: una ley puramente declarativa, incapaz de producir cambios concretos, y una ley excesivamente reglamentaria que sustituya al Órgano Ejecutivo en decisiones técnicas. La propuesta adopta una solución intermedia.

La ley obliga a producir resultados institucionales concretos: un diagnóstico integral y línea base; un Plan de Implementación e Inversiones; un Protocolo Integrado de Atención; mecanismos de interoperabilidad; servicios mínimos de información y orientación; indicadores públicos; evaluación; y fiscalización legislativa. También fija plazos para la reglamentación y aprobación de los instrumentos principales.

Al mismo tiempo, la norma no determina qué cámara frigorífica debe adquirirse, cuántos funcionarios debe asignar cada entidad, qué empresa debe prestar un servicio, qué sistema informático debe contratarse ni qué ruta aérea debe operar. Esos elementos dependen de demanda, estudios, seguridad operacional, autorización sectorial, planificación, contratación y disponibilidad financiera y quedan expresamente reservados al Ejecutivo y a las autoridades competentes.

El Plan debe contemplar tres componentes generales: activación operativa y coordinación mediante capacidades existentes; desarrollo o adecuación de infraestructura y servicios especializados cuando exista sustento técnico y financiero; y consolidación de conectividad de carga, articulación productiva y red logística departamental. Estos componentes no constituyen por sí mismos una orden de contratación, construcción, creación de ítems o asignación presupuestaria.

XII. FINANCIAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD FISCAL

La Constitución, en su artículo 321.IV, exige que todo proyecto de ley que implique gastos o inversiones para el Estado establezca la fuente de recursos, la manera de cubrirlos y la forma de inversión; cuando la iniciativa no proviene del Órgano Ejecutivo, requiere consulta previa a éste. El Proyecto de Ley incorpora una



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

arquitectura financiera destinada a cumplir materialmente esta exigencia y a evitar mandatos de gasto sin fuente.

En primer lugar, las acciones que pueden ejecutarse con capacidades institucionales existentes —coordinación, diagnóstico, planificación, interoperabilidad, información y otras medidas de gestión— se financian con cargo a los presupuestos institucionales de las entidades responsables, dentro de sus atribuciones y programación. De esta manera, la entrada en vigencia de la ley no depende de una inversión de capital inmediata para comenzar a producir efectos.

En segundo lugar, la infraestructura, equipamiento y servicios especializados podrán financiarse, según corresponda, con recursos del Presupuesto General del Estado asignados a las entidades responsables, recursos propios legalmente disponibles, crédito público y cooperación, cofinanciamiento de entidades territoriales autónomas mediante convenio, ingresos legalmente autorizados vinculados a servicios y otras fuentes permitidas por el ordenamiento jurídico.

En tercer lugar, los componentes susceptibles de participación privada podrán ejecutarse mediante inversión privada y mecanismos contractuales legalmente habilitados, sin que la ley otorgue garantía soberana, exclusividad, obligación de recompra o compromiso fiscal implícito. Cada componente que implique gasto o inversión deberá ser individualizado en el Plan con fuente, cobertura, modalidad de ejecución, entidad responsable y programación.

El proyecto no crea exenciones tributarias, preferencias aduaneras ni transferencias automáticas. Esta configuración reduce el riesgo fiscal y permite que la magnitud de las inversiones responda a la demanda verificada por el diagnóstico, en lugar de fijarse anticipadamente por decisión legislativa sin estudio técnico.

En el trámite legislativo deberá cumplirse, adicionalmente, la consulta previa al Órgano Ejecutivo exigida por el artículo 321.IV de la Constitución. La respuesta del Ejecutivo y los informes sectoriales que se obtengan podrán complementar el expediente con costos, disponibilidad de espacios, cartera de inversiones y observaciones técnicas sin alterar la arquitectura de competencias prevista en la ley.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

XIII. RESULTADOS E IMPACTOS ESPERADOS

Los efectos de la Plataforma deben evaluarse por resultados y no por la mera existencia de oficinas o infraestructura. El proyecto incorpora una línea base, indicadores y evaluación precisamente para permitir que la política sea corregida si no produce mejoras verificables.

- Reducción de traslados, duplicidades y cargas administrativas en operaciones de comercio exterior, mediante coordinación e interoperabilidad.
- Mayor previsibilidad y trazabilidad para exportadores e importadores, con puntos de contacto y un Protocolo Integrado de Atención.
- Mejor aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria y logística existente, antes de comprometer nuevas inversiones.
- Desarrollo gradual de cadena de frío, almacenamiento, manejo especializado de carga, inspección o toma de muestras cuando la demanda y los estudios lo justifiquen.
- Mayor acceso de productores, asociaciones, emprendimientos y micro y pequeñas empresas a información, orientación y preparación exportadora.
- Articulación de parques industriales, centros de almacenamiento, transportistas, instalaciones aduaneras y cadenas productivas con el núcleo operativo.
- Promoción de conectividad de carga sobre base de estudios de mercado y decisiones de operadores habilitados, sin imponer rutas comerciales por ley.
- Transparencia mediante tablero de seguimiento, metas, indicadores, evaluación anual y evaluación integral cada tres años.
- Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización de la Asamblea Legislativa a través de un informe anual específico sobre implementación, inversiones, financiamiento, dificultades y resultados.

En términos económicos, la reducción de costos de transacción puede mejorar competitividad sin recurrir a subsidios generalizados. En términos institucionales, la Plataforma crea incentivos para que las entidades compartan información, coordinen tiempos y definan estándares de servicio. En términos territoriales, conecta un núcleo aeroportuario nacional con capacidades productivas departamentales sin alterar autonomías. En términos sociales, reduce barreras de



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

acceso para actores de menor escala que hoy tienen menor capacidad para absorber los costos administrativos y logísticos del comercio exterior.

XIV. NECESIDAD, OPORTUNIDAD Y RAZONABILIDAD DE LA INTERVENCIÓN LEGISLATIVA

La oportunidad de la iniciativa se encuentra respaldada por cuatro factores concurrentes. Primero, existe un crecimiento y flujo exportador verificable que demanda servicios de facilitación. Segundo, Cochabamba posee una base productiva diversa que incluye manufacturas y una producción agropecuaria significativa, parte de la cual puede requerir servicios especializados. Tercero, existe infraestructura aeroportuaria internacional y una terminal de carga que permiten comenzar desde capacidades existentes, sujetas a diagnóstico. Cuarto, el propio Estado ha avanzado en 2026 hacia el fortalecimiento del CNFC, la simplificación administrativa y la implementación inicial de "Cochabamba al Mundo".

La ley resulta necesaria porque un convenio interinstitucional, por sí solo, depende de la voluntad y continuidad de sus firmantes y no establece obligaciones generales de coordinación para todas las entidades competentes, plazos de planificación, indicadores, fiscalización legislativa, reglas de interoperabilidad, transparencia ni salvaguardas de competencia. La norma otorga continuidad a la política sin convertir el convenio en privilegio privado.

La intervención es razonable porque emplea instrumentos proporcionales al problema. No crea una entidad pública nueva; no ordena inversiones sin estudio; no modifica regímenes aduaneros ni tributarios; no crea exclusividades; no obliga a operadores a utilizar una determinada ruta; y no invade las competencias autonómicas. En cambio, sí fija obligaciones que una simple declaración de interés no tendría: diagnóstico, Plan, Protocolo, coordinación, interoperabilidad, información pública, evaluación y fiscalización.

XV. CONCLUSIÓN

Cochabamba tiene condiciones para desempeñar una función logística estratégica dentro del Sistema de Transporte Integral, pero esa capacidad requiere



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

convertirse en una política organizada, interoperable y evaluable. La centralidad geográfica, la diversidad productiva, el volumen de exportaciones, la importancia económica del transporte y almacenamiento, la producción agropecuaria y la existencia del Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann conforman una base suficiente para justificar la implementación progresiva de la Plataforma “Cochabamba al Mundo”.

El Proyecto de Ley transforma una iniciativa institucional existente en una política pública con continuidad y control, sin crear burocracia innecesaria ni sustituir al Ejecutivo. Establece el resultado que el Estado debe alcanzar y los instrumentos mínimos para hacerlo, pero reserva a la reglamentación y a la planificación técnica la definición de cómo, cuánto, cuándo y mediante qué modalidad se ejecutan las inversiones y servicios especializados.

La finalidad última es que la ubicación estratégica de Cochabamba deje de ser únicamente una ventaja potencial y se convierta en una ventaja competitiva efectiva para productores, empresas y para el comercio exterior boliviano.

“Cochabamba al Mundo” no busca concentrar ni desplazar otros nodos nacionales: busca incorporar a Cochabamba, con una función complementaria y especializada, a una red logística más eficiente, integrada y orientada a resultados.

Lic. Leon Colomi Mamani
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Nicole Rocha Rios
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Josias Leonardo Rujo Cuellar
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ron Terrazas Monta
DIPUTADO NACIONAL
COMICION FE AN - POLICIA
LOCAL

Abg. Ofelia A. Zurita Medrano
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Dip. N. Claudia Flores
Cossio

Ana María Quiroga Ramirez
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Nelson E. Rojas Condori
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Amparo Teran Perez
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY

LEY DE IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA PLATAFORMA
LOGÍSTICA Y DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR "COCHABAMBA AL
MUNDO"

PL-729/25

CAPÍTULO I DISPOSICIONES
GENERALES

ARTÍCULO 1. (OBJETO).

La presente Ley tiene por objeto establecer las bases para la implementación, consolidación y funcionamiento progresivo de la Plataforma Logística y de Servicios al Comercio Exterior "Cochabamba al Mundo", con núcleo operativo en el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann y articulación territorial y productiva en el departamento de Cochabamba, mediante mecanismos de coordinación interinstitucional, planificación, facilitación y articulación logística.

ARTÍCULO 2. (DECLARATORIA Y CARÁCTER ESTRATÉGICO).

- I. Se declara de prioridad e interés estratégico nacional la implementación y consolidación de la Plataforma Logística y de Servicios al Comercio Exterior "Cochabamba al Mundo".
- II. La Plataforma "Cochabamba al Mundo" se constituye en un nodo estratégico y complementario del Sistema de Transporte Integral, orientado a fortalecer la articulación logística, productiva y comercial del departamento de Cochabamba con el resto del territorio nacional y los mercados internacionales.
- III. Su implementación se articulará con las políticas, planes y programas nacionales en materia de comercio exterior, facilitación del comercio, transporte, desarrollo productivo, planificación, inversión pública y logística.

ARTÍCULO 3. (FINALIDADES).

La presente Ley tiene las siguientes finalidades:

1. Reducir tiempos, traslados, duplicidades y costos administrativos vinculados a las operaciones de comercio exterior, y contribuir a la reducción de barreras y costos logísticos.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. Fortalecer la capacidad exportadora e importadora de productores, asociaciones, emprendimientos, micro y pequeñas empresas y demás operadores económicos.
3. Mejorar la coordinación entre las autoridades aeroportuarias, aduaneras, sanitarias, de certificación, regulación, seguridad y facilitación del comercio.
4. Promover el desarrollo progresivo de infraestructura, equipamiento y servicios adecuados para carga general, perecedera, farmacéutica, tecnológica y de entrega urgente.
5. Articular las cadenas productivas, parques industriales, centros de almacenamiento, operadores de transporte y demás nodos logísticos del departamento con el Sistema de Transporte Integral y los mecanismos nacionales de comercio exterior y facilitación del comercio.
6. Contribuir a la diversificación productiva, generación de empleo, atracción de inversiones, inserción en cadenas de valor y acceso a mercados internacionales.
7. Establecer mecanismos de seguimiento, transparencia, evaluación y mejora continua.

ARTÍCULO 4. (ÁMBITO DE APLICACIÓN).

- I. La presente Ley es aplicable a las entidades del nivel central del Estado con atribuciones en operación aeroportuaria, aviación civil, aduanas, comercio exterior, facilitación del comercio, sanidad e inocuidad, certificación, regulación, seguridad, planificación, inversión pública y desarrollo productivo.
- II. Las entidades territoriales autónomas podrán participar, dentro del ámbito de sus competencias y mediante los instrumentos legalmente previstos, en la articulación territorial, productiva, logística y de infraestructura complementaria de la Plataforma, sin menoscabo de su autonomía.
- III. La presente Ley será aplicable, en lo que corresponda, a los operadores logísticos, productores, exportadores, importadores, cámaras, asociaciones, universidades, centros de investigación y demás personas naturales o jurídicas que participen en los servicios, mecanismos, convenios o instrumentos de la Plataforma, con sujeción a la normativa sectorial aplicable.

ARTÍCULO 5. (PRINCIPIOS).



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La implementación y funcionamiento de la Plataforma se regirán por los siguientes principios:

- a) Facilitación y simplificación, orientadas a reducir cargas, duplicidades y desplazamientos innecesarios para los usuarios.
- b) Coordinación e interoperabilidad, mediante la articulación de entidades, sistemas y servicios de comercio exterior, respetando sus respectivas atribuciones.
- c) Seguridad, garantizando el cumplimiento de las condiciones operacionales, aeroportuarias, sanitarias, aduaneras y logísticas aplicables al comercio exterior.
- d) Igualdad de acceso y no discriminación, asegurando condiciones objetivas para el acceso a los servicios de la Plataforma.
- e) Libre competencia y neutralidad, evitando exclusividades, privilegios o ventajas indebidas entre operadores.
- f) Transparencia y gestión por resultados, mediante información verificable, indicadores, seguimiento y evaluación.
- g) Complementariedad, integrando la Plataforma al Sistema de Transporte Integral y a las políticas nacionales de comercio exterior y facilitación del comercio.
- h) Sostenibilidad, considerando la viabilidad económica, social y ambiental de su implementación y funcionamiento.

ARTÍCULO 6. (CONFIGURACIÓN DE LA PLATAFORMA).

- I. La Plataforma "Cochabamba al Mundo" constituye un instrumento de articulación territorial, física, digital y logística de servicios públicos y logísticos vinculados al comercio exterior.
- II. El núcleo operativo estará ubicado en el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann y comprenderá los espacios, instalaciones, sistemas e interconexiones destinados a la atención coordinada de servicios, tramitología y al manejo de carga, conforme a la normativa aplicable.
- III. La red departamental podrá articular cadenas productivas, parques industriales, centros de almacenamiento, terminales de carga, operadores de logística y transporte, instalaciones aduaneras y otros nodos legalmente habilitados en el departamento de Cochabamba.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- IV. La Plataforma se integrará funcional y tecnológicamente con la Ventanilla Única de Comercio Exterior de Bolivia (VUCEB) y los demás sistemas nacionales competentes, sin constituir una ventanilla o plataforma electrónica regional paralela.
- V. La Plataforma funcionará mediante las entidades públicas competentes y operadores legalmente habilitados, sin constituir una nueva entidad pública.

CAPÍTULO II
COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN

ARTÍCULO 7. (ARTICULACIÓN ESTRATÉGICA).

- I. El Órgano Ejecutivo, a través de los ministerios y entidades competentes, asegurará la articulación estratégica de la Plataforma con las políticas, planes y programas nacionales de comercio exterior, facilitación del comercio, transporte, desarrollo productivo, planificación e inversión pública.
- II. La articulación estratégica se realizará mediante las instancias de coordinación existentes que determine el Órgano Ejecutivo, considerando al Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) en las materias comprendidas dentro de sus atribuciones.
- III. En caso de modificación, sustitución o reorganización de las entidades o instancias señaladas en la presente Ley, sus funciones serán ejercidas por aquellas que asuman legalmente las atribuciones correspondientes.

ARTÍCULO 8. (MECANISMO OPERATIVO DE COORDINACIÓN).

- I. El Órgano Ejecutivo establecerá mediante reglamentación un mecanismo operativo de coordinación para la implementación, seguimiento y evaluación de la Plataforma, utilizando las instancias institucionales existentes.
- II. El mecanismo deberá asegurar la participación de las entidades del nivel central del Estado con atribuciones en operación aeroportuaria, aviación civil, aduanas, empresas públicas facilitadoras del comercio exterior, facilitación del comercio, sanidad e inocuidad, certificación, regulación, seguridad, planificación, inversión pública y desarrollo productivo.
- III. La reglamentación determinará su forma de funcionamiento, responsables y mecanismos de coordinación y seguimiento, sin crear una nueva entidad pública, personalidad jurídica, presupuesto propio ni estructura administrativa permanente.

ARTÍCULO 9. (COORDINACIÓN TÉCNICA DEL NÚCLEO OPERATIVO).



¡QUE DIOS ILLUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

I. NAABOL ejercerá, en el marco de sus atribuciones, la coordinación técnica y operativa del núcleo ubicado en el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann sin que ellos perjudique los convenios suscritos para la operativa del comercio exterior.

II. A tal efecto, gestionará, dentro de sus atribuciones, la disponibilidad y asignación de los espacios bajo su administración; consolidará y proporcionará los insumos técnicos correspondientes al núcleo operativo y a los componentes aeroportuarios bajo su responsabilidad para la elaboración del diagnóstico integral y del Plan de Implementación e Inversiones; y efectuará el seguimiento de los componentes aeroportuarios y de infraestructura bajo su responsabilidad.

III. La coordinación prevista en el presente artículo no sustituirá ni limitará las potestades legalmente atribuidas a las demás entidades públicas competentes.

ARTÍCULO 10. (RESPONSABILIDADES DE LAS ENTIDADES PARTICIPANTES)

I. Las entidades públicas participantes ejercerán íntegramente sus atribuciones legales y adoptarán, dentro de sus competencias, las medidas de coordinación necesarias para la implementación de la Plataforma.

II. Aduana Nacional, SENASAG, SENADEX, DGAC, ATT y las demás entidades de comercio exterior competentes designarán enlaces institucionales, proporcionarán la información técnica necesaria y participarán, dentro de sus atribuciones, en la elaboración, implementación y seguimiento de los instrumentos previstos por la presente Ley. Cada entidad determinará las modalidades de atención y, cuando corresponda, la asignación de personal, horarios, equipamiento y controles, conforme a evaluación técnica, gestión de riesgos, normativa sectorial y disponibilidad presupuestaria.

III. La presente Ley no modifica por sí misma requisitos sustantivos, autorizaciones, controles ni competencias establecidos por la Constitución, la ley o la normativa sectorial, sin perjuicio de las medidas de simplificación, interoperabilidad y mejora procedimental que adopten las entidades o las autoridades competentes.

ARTÍCULO 11. (PARTICIPACIÓN TERRITORIAL, PRODUCTIVA, PRIVADA Y ACADÉMICA).



¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- I. El Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba y los gobiernos autónomos municipales interesados podrán participar, dentro de sus competencias y mediante convenios, en accesos, circulación, servicios urbanos, infraestructura complementaria, promoción productiva, ordenamiento territorial y otros componentes vinculados a la Plataforma.
- II. Los operadores logísticos, cámaras, asociaciones, productores, exportadores, importadores, universidades, centros de investigación y demás actores podrán participar mediante mecanismos consultivos, convenios, contratos, autorizaciones u otros instrumentos expresamente permitidos por el ordenamiento jurídico.
- III. La participación se desarrollará bajo condiciones objetivas, transparentes y no exclusivas y, cuando corresponda por la naturaleza del instrumento, mediante procedimientos competitivos. La participación en convenios previos o instancias consultivas no generará derechos preferentes sobre espacios, contratos, autorizaciones ni decisiones públicas.
- IV. La participación prevista en el presente artículo no podrá implicar la delegación de potestades públicas reservadas por la Constitución o la ley a entidades estatales.

CAPÍTULO III
PLANIFICACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

ARTÍCULO 12. (DIAGNÓSTICO Y LÍNEA BASE):

- I. El Órgano Ejecutivo, a través del mecanismo operativo de coordinación previsto en la presente Ley, elaborará un diagnóstico integral de capacidad y demanda de la Plataforma, con participación de las entidades competentes.
- II. El diagnóstico identificará, como mínimo, la infraestructura y equipamiento existentes, disponibilidad de espacios, servicios actuales, tiempos de atención, volumen y tipo de carga, demanda actual y potencial, requerimientos de seguridad, brechas logísticas y operativas, necesidades de articulación territorial y demás elementos necesarios para la planificación de la Plataforma.
- III. NAABOL consolidará la información correspondiente al núcleo operativo y los componentes aeroportuarios bajo su responsabilidad. Las demás entidades proporcionarán, dentro de sus atribuciones, la información técnica necesaria para la elaboración del diagnóstico.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

IV. El diagnóstico establecerá una línea base verificable para la medición de resultados y utilizará información oficial, estudios técnicos y mecanismos de consulta a usuarios y sectores productivos, respetando las restricciones de acceso y reserva previstas por el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 13. (PLAN DE IMPLEMENTACIÓN E INVERSIONES).

I. El Órgano Ejecutivo, a través de las entidades competentes, aprobará un Plan de Implementación e Inversiones de la Plataforma, sustentado en el diagnóstico y la línea base.

II. El Plan deberá identificar servicios y acciones prioritarias, responsables, metas verificables, cronograma, costos estimados, fuentes y formas de financiamiento, modalidades de ejecución, indicadores, gestión de riesgos, condiciones de sostenibilidad, mantenimiento de bienes y criterios de actualización.

III. El Plan deberá contemplar como mínimo, los siguientes componentes de implementación:

- a) Activación operativa y coordinación de servicios mediante el aprovechamiento de infraestructura, sistemas y capacidades existentes;
- b) Desarrollo, adecuación o ampliación de infraestructura, equipamiento y servicios logísticos especializados, sujeto a evaluación técnica, demanda y financiamiento aprobado;
- c) Consolidación de la conectividad de carga, articulación productiva y red logística departamental.

IV. La reglamentación y el Plan definirán la secuencia, contenido operativo, alcance, metas, responsables, costos, requisitos técnicos y condiciones de ejecución de cada componente de implementación. La enumeración precedente no constituye por sí misma una orden de contratación, construcción, creación de ítems o asignación presupuestaria.

V. El Plan deberá ser compatible con la planificación sectorial, el Sistema de Planificación Integral del Estado, la programación presupuestaria y la normativa de inversión pública y contratación.

ARTÍCULO 14. (COMPONENTES Y SERVICIOS).

I. La implementación de la Plataforma contemplará como componentes mínimos:



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

1. Información, orientación y asistencia a los usuarios en materia de comercio exterior.
 2. Coordinación de los servicios públicos aduaneros, sanitarios, de certificación, aeroportuarios, regulatorios y de facilitación del comercio que correspondan.
 3. Acceso, asistencia e integración funcional con la VUCEB y los sistemas nacionales competentes.
 4. Mecanismos de trazabilidad, gestión de riesgos, seguridad e intercambio de información, conforme a normativa.
 5. Información e indicadores públicos de desempeño y mecanismos de mejora continua.
- II. De acuerdo con el diagnóstico, la demanda, viabilidad técnica, autorizaciones sectoriales y disponibilidad de financiamiento, el Plan podrá contemplar, entre otros:
1. Almacenamiento, consolidación y desconsolidación de carga.
 2. Cadena de frío y otras instalaciones especializadas para productos que así lo requieran.
 3. Facilidades para inspección, toma o remisión de muestras y manejo especializado de carga.
 4. Adecuación o ampliación de infraestructura y equipamiento logístico.
 5. Promoción de conectividad y rutas de carga, sujeta a evaluación de mercado, seguridad operacional, autorizaciones y decisiones de operadores habilitados.
 6. Articulación con cadenas productivas, parques industriales, centros de almacenamiento, operadores de transporte y otros nodos del departamento.
- III. Los programas de información y preparación exportadora podrán priorizar a productores, asociaciones, emprendimientos y micro y pequeñas empresas, bajo criterios objetivos, públicos y no discriminatorios.

ARTÍCULO 15. (PROTOCOLO INTEGRADO DE ATENCIÓN).

- I. El mecanismo operativo de coordinación previsto en la presente Ley coordinará la elaboración y aprobación, por las entidades competentes y dentro de sus respectivas atribuciones, de un Protocolo Integrado de Atención que establezca los puntos de contacto, canales de orientación, secuencia referencial de



¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

1. Información, orientación y asistencia a los usuarios en materia de comercio exterior.
 2. Coordinación de los servicios públicos aduaneros, sanitarios, de certificación, aeroportuarios, regulatorios y de facilitación del comercio que correspondan.
 3. Acceso, asistencia e integración funcional con la VUCEB y los sistemas nacionales competentes.
 4. Mecanismos de trazabilidad, gestión de riesgos, seguridad e intercambio de información, conforme a normativa.
 5. Información e indicadores públicos de desempeño y mecanismos de mejora continua.
- II. De acuerdo con el diagnóstico, la demanda, viabilidad técnica, autorizaciones sectoriales y disponibilidad de financiamiento, el Plan podrá contemplar, entre otros:
1. Almacenamiento, consolidación y desconsolidación de carga.
 2. Cadena de frío y otras instalaciones especializadas para productos que así lo requieran.
 3. Facilidades para inspección, toma o remisión de muestras y manejo especializado de carga.
 4. Adecuación o ampliación de infraestructura y equipamiento logístico.
 5. Promoción de conectividad y rutas de carga, sujeta a evaluación de mercado, seguridad operacional, autorizaciones y decisiones de operadores habilitados.
 6. Articulación con cadenas productivas, parques industriales, centros de almacenamiento, operadores de transporte y otros nodos del departamento.
- III. Los programas de información y preparación exportadora podrán priorizar a productores, asociaciones, emprendimientos y micro y pequeñas empresas, bajo criterios objetivos, públicos y no discriminatorios.

ARTÍCULO 15. (PROTOCOLO INTEGRADO DE ATENCIÓN).

- I. El mecanismo operativo de coordinación previsto en la presente Ley coordinará la elaboración y aprobación, por las entidades competentes y dentro de sus respectivas atribuciones, de un Protocolo Integrado de Atención que establezca los puntos de contacto, canales de orientación, secuencia referencial de



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

actuaciones, derivación, intercambio de información, trazabilidad, gestión de riesgos, tratamiento de incidencias y estándares de servicio.

II. El Protocolo preservará la autonomía funcional y decisoria de cada autoridad y no podrá alterar por sí mismo requisitos sustantivos, autorizaciones o controles establecidos por la normativa aplicable, sin perjuicio de las medidas de simplificación, coordinación y mejora procedimental que adopten las entidades competentes.

III. Los horarios, asignación de personal, formularios, requisitos técnicos, niveles de atención, medidas de seguridad y demás detalles operativos serán definidos por las entidades competentes conforme a demanda, gestión de riesgos, disponibilidad presupuestaria y normativa aplicable.

ARTÍCULO 16. (INTEROPERABILIDAD Y VUCEB).

I. Las entidades competentes coordinarán, dentro de sus atribuciones, modalidades de atención física y/o digital de los trámites y servicios vinculados a la Plataforma, priorizando interoperabilidad, reutilización de información, trazabilidad y reducción de duplicidades.

II. La información o documentación disponible mediante sistemas interoperables no deberá ser nuevamente exigida al usuario, salvo impedimento legal, técnico o de seguridad debidamente justificado.

III. La integración tecnológica se realizará mediante la VUCEB y los sistemas nacionales competentes, de conformidad con las normas de seguridad de la información, reserva aduanera, secreto comercial, protección de datos personales y seguridad aeroportuaria.

IV. La presente Ley no autoriza la creación de una plataforma regional paralela ni altera la administración, gobernanza o regulación de la VUCEB.

ARTÍCULO 17. (INFRAESTRUCTURA Y ARTICULACIÓN LOGÍSTICA).

I. La infraestructura, equipamiento y servicios logísticos de la Plataforma serán desarrollados o adecuados conforme al Plan, los estudios técnicos, la seguridad operacional, la normativa ambiental, las autorizaciones sectoriales, la contratación aplicable y la disponibilidad de financiamiento.

II. Los servicios logísticos que no impliquen el ejercicio de potestades públicas podrán ser prestados por entidades públicas o por operadores legalmente



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

habilitados, mediante los instrumentos previstos por el ordenamiento jurídico y bajo condiciones objetivas, transparentes, competitivas y no discriminatorias.

III. La articulación del núcleo operativo con la red departamental se realizará mediante convenios, acuerdos, contratos, autorizaciones u otros instrumentos permitidos por el ordenamiento jurídico, respetando las competencias, decisiones presupuestarias, uso de suelo y planificación de cada entidad.

IV. La inclusión de una instalación, entidad o actor en la red departamental no otorgará exclusividad, exención, autorización automática, modificación de uso de suelo ni derecho adquirido.

CAPÍTULO IV
FINANCIAMIENTO, TRANSPARENCIA Y CONTROL

ARTÍCULO 18. (FINANCIAMIENTO).

I. Las acciones de coordinación, diagnóstico, planificación, interoperabilidad, información y demás medidas que puedan ejecutarse mediante capacidades institucionales existentes serán financiadas por las entidades responsables con cargo a sus presupuestos institucionales, dentro del ámbito de sus atribuciones y programación.

II. Las inversiones públicas destinadas a infraestructura, equipamiento y servicios especializados podrán financiarse, según corresponda, con recursos del Presupuesto General del Estado asignados a las entidades responsables; recursos propios legalmente disponibles; crédito público y cooperación; cofinanciamiento de entidades territoriales autónomas mediante convenio; ingresos legalmente autorizados vinculados a la prestación de servicios; y otras fuentes permitidas por el ordenamiento jurídico.

III. Los componentes susceptibles de participación privada podrán financiarse mediante inversión privada y los mecanismos contractuales expresamente permitidos por el ordenamiento jurídico. La presente Ley no otorga garantía soberana, exclusividad, obligación de recompra ni compromiso fiscal implícito a favor de operadores privados.

IV. El Plan de Implementación e Inversiones identificará, para cada componente que implique gasto o inversión, la fuente de recursos, forma de cobertura, modalidad de ejecución, entidad responsable y programación correspondiente.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

V. La presente Ley no crea exenciones tributarias, preferencias aduaneras ni transferencias automáticas de recursos.

ARTÍCULO 19. (TRANSPARENCIA, INDICADORES Y EVALUACIÓN).

I. El mecanismo operativo de coordinación, a través de la entidad que determine la reglamentación, consolidará y publicará un tablero de seguimiento de la Plataforma con información agregada sobre servicios disponibles, tiempos de atención, volumen y tipo de carga, inversiones, cumplimiento de metas, incidencias y satisfacción de los usuarios.

II. Los indicadores deberán contar con línea base, metodología verificable, metas y periodicidad de actualización definida reglamentariamente.

III. La publicación de información respetará la reserva aduanera, el secreto comercial, la seguridad aeroportuaria, la protección de datos personales y las demás restricciones establecidas por ley.

IV. Las entidades competentes, en el marco del mecanismo operativo de coordinación, efectuarán una evaluación anual del Plan de Implementación e Inversiones y propondrán las medidas correctivas que correspondan. Cada tres años, computables desde la aprobación del Plan de Implementación e Inversiones, se realizará una evaluación integral de resultados, sostenibilidad, demanda, competitividad, impacto productivo y pertinencia de los servicios.

V. La participación y control social sobre la implementación, inversiones y resultados generales de la Plataforma se ejercerán conforme a la normativa vigente, sin acceso a información sujeta a reserva legal ni interferencia en funciones regulatorias, fiscalizadoras, aduaneras, sanitarias o de seguridad.

ARTÍCULO 20. (FISCALIZACIÓN LEGISLATIVA).

I. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, o la entidad que asuma sus atribuciones, con base en la información consolidada mediante el mecanismo operativo de coordinación y en coordinación con las demás entidades competentes, remitirá anualmente a las comisiones competentes de la Asamblea Legislativa Plurinacional un informe sobre la implementación de la presente Ley.

II. El informe deberá contener, como mínimo, el grado de cumplimiento del Plan de Implementación e Inversiones, las acciones ejecutadas, inversiones realizadas, fuentes de financiamiento, entidades participantes, indicadores de desempeño, dificultades identificadas, medidas correctivas adoptadas y resultados alcanzados.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

III. La obligación prevista en el presente artículo no limita las atribuciones constitucionales de control y fiscalización de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. (REGLAMENTACIÓN).

I. El Órgano Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo máximo de noventa

(90) días calendario computables desde su publicación.

II. La falta de reglamentación no suspenderá la vigencia ni impedirá el cumplimiento de aquellas disposiciones de la presente Ley que, por su naturaleza, resulten directamente aplicables.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. (INSTRUMENTOS DE IMPLEMENTACIÓN).

I. El diagnóstico y la línea base previstos en el Artículo 12 serán concluidos en un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario computables desde la publicación de la presente Ley.

II. El Plan de Implementación e Inversiones y el Protocolo Integrado de Atención serán aprobados en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario computables desde la publicación de la presente Ley.

III. Desde la publicación de la presente Ley, las entidades competentes iniciarán las acciones preparatorias, recopilación e intercambio de información y demás actividades que puedan ejecutarse con capacidades existentes dentro del ámbito de sus atribuciones, sin necesidad de esperar la aprobación de los instrumentos previstos en esta disposición.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. (CONVENIOS VIGENTES).

I. Los convenios interinstitucionales e intergubernativos vigentes vinculados a la implementación de la Plataforma mantendrán su vigencia conforme a sus términos y a la normativa aplicable, y podrán ser adecuados a los objetivos, instrumentos, indicadores y mecanismos de seguimiento previstos en la presente Ley.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

II. Los convenios o instrumentos que involucren la participación de actores privados no generarán exclusividad, derecho preferente, autorización automática, derecho adquirido ni delegación de potestades públicas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. (CONTINUIDAD DE SERVICIOS).

La implementación de la presente Ley y la elaboración de sus instrumentos no suspenderán ni restringirán la continuidad de los servicios que actualmente se prestan en el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann.

DISPOSICIONES FINALES

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. (SALVAGUARDAS INSTITUCIONALES Y COMPETENCIALES).

I. La presente Ley no crea una nueva entidad pública ni dispone por sí misma la creación de ítems, cargos, oficinas, unidades organizacionales, escalas salariales o asignaciones presupuestarias específicas.

II. La aplicación de la presente Ley no restringe, sustituye ni modifica las competencias constitucionales y legales de los órganos del Estado, entidades territoriales autónomas, autoridades regulatorias, fiscalizadoras, certificadoras y operativas.

III. La presente Ley no crea una zona franca, régimen tributario o aduanero especial, administración aduanera independiente, exclusividad territorial, preferencia privada, autorización automática ni derecho adquirido a favor de persona natural o jurídica alguna.

IV. Los aspectos técnicos, administrativos, procedimentales, tarifarios, tecnológicos, contractuales y de organización interna serán desarrollados por el Órgano Ejecutivo y las entidades competentes mediante reglamentación, instrumentos de planificación y normativa sectorial. **DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. (VIGENCIA).**

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación.

Claudia Heróles Silva
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Alimani
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

COMISION FF. AA. - POLICIA VOCAL



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

Abg. Ofelia A. Zúñiga Me.
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Josías Leonardo Yuyo Cuellar
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Nelson E. Rojas Condori
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ana María Quintana Rumbaut
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!